

Este documento ha sido descargado de:
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión
Pública *del* Conocimiento
Académico y Científico**

<http://nulan.mdp.edu.ar> :: @NulanFCEyS

+info <http://nulan.mdp.edu.ar/2739/>

XVI Jornadas Interescuelas – Departamentos de Historia 2017

9 al 11 de Agosto de 2017

Mar del Plata Buenos Aires

Mesa N° 17: Historia del Turismo, consumo, transporte, prácticas sociales y memoria.
Siglo XIX y XX.

Políticas públicas y turismo en escenarios locales. Transformación de los espacios públicos turístico-recreativos, Mar del Plata 1976-1983.

Mg. Daniela Castellucci
CEHis y CIEyS
Universidad Nacional de Mar del Plata
dicastel@mdp.edu.ar
“PARA PUBLICAR EN ACTAS”

Introducción

La expansión de la práctica turística a sectores más amplios de la población argentina, a mediados del siglo XX, hizo de las zonas costeras marplatenses espacios públicos predilectos de apropiación social, en cuya configuración participaron actores públicos, privados y de la sociedad civil. En este sentido, el espacio público es entendido como un producto social construido y disputado por actores sociales, políticos y privados, que se adjudican su producción y se lo apropian de manera desigual para administrarlo y explotarlo como valor de uso y de cambio¹. Y es en la gestión pública de los espacios turístico-recreativos donde el Estado local puede asumir diferentes funciones: de estímulo de la actividad turística, de promoción del destino, de planificación del sector, de garantía, y de coordinación entre actores e intereses en conflicto; a partir de la aplicación de diversos instrumentos de política pública².

En el caso de Mar del Plata³, se observa que desde su origen ha prevalecido una política local de orientación de las inversiones hacia los espacios urbanos destinados a la reproducción del capital. En efecto, los estudios históricos muestran que el desarrollo del turismo desde fines del siglo XIX fue la base del desarrollo económico a través de dos actividades relacionadas, la industria de la construcción y la hotelería,

¹ Henri Lefebvre, *La producción del espacio* (España: Capitán Swing, 2013).

² María Velasco González, “¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004)”, *Política y Sociedad*, 42(1) (2005):169-195.

³ Mar del Plata es la ciudad cabecera del Partido de General Pueyrredon, Provincia de Buenos Aires.

convirtiéndose a mediados del siglo XX en una ciudad de turismo de masas. Si bien iniciada la década de 1970 Mar del Plata se encontraba en pleno auge, en ciertos ámbitos públicos e institucionales comienza a aparecer cierta preocupación por la caída de algunos indicadores del sector turístico. En 1975 la contracción económica en la ciudad era generalizada⁴. Situación que se agravó aún más con la imposición del modelo económico del Proceso de Reorganización Nacional (1976-1983), sumiendo a Mar del Plata a una crisis económica que sólo fue atenuada en parte por la industria de la construcción mediante las inversiones públicas. El Estado local durante este período, y principalmente entre 1978 y 1981, emprendió una remodelación de la ciudad bajo el discurso de la *modernización*, que le permitiría mantenerse como centro de turismo y recreación del país, a la vez que intentar proyectarse como un destino internacional. Entre esas obras se destacan el Complejo de Balnearios Punta Mogotes, el Paseo Costanero Jesús de Galíndez, la Peatonal San Martín, la Costanera Sur y el Acceso Norte⁵.

En este contexto, el presente trabajo busca analizar las políticas públicas municipales en torno a la transformación de los espacios turístico-recreativos desde 1976 a 1983, y en particular la actuación del Estado local frente a las conflictividades que se generaron durante este proceso de transformación *modernizadora* de la ciudad, tomando como casos el Paseo Comercial San Martín y el Complejo de Balnearios Punta Mogotes. A partir del estudio del Estado municipal mediante la identificación de las funciones adoptadas y los instrumentos de política pública implementados, se busca comprender su papel político durante el período estudiado.

Se entiende que el Estado puede adoptar distintas funciones, como ser: estímulo de la actividad turística en su territorio proveyendo la infraestructura pública suficiente para el desarrollo de la actividad y facilitando la construcción de oferta turística; de promoción del destino realizando difusión de la actividad entre el empresariado y efectuando propaganda del país; de planificación del sector; de garantía, regulando la actividad de los subsectores; y de coordinación entre actores e intereses que comienzan

⁴ Adriana Álvarez y Daniel Reynoso, *Política económica en Mar del Plata 1946-1996: visión desde la vida institucional de UCIP* (Mar del Plata: UCIP, 1999).

⁵ Guillermo Cicalese, “La crisis del turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987”, en *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad*, editora Mónica Bartolucci (Mar del Plata: UNMDP, 2002), 111-136.

a entrar en conflicto. Además en el cumplimiento de estas funciones el Estado lleva a cabo diversas acciones denominadas instrumentos de política pública. Estos instrumentos pueden ser: organizativos de la estructura pública o mixta, planes generales, programas o proyectos, instrumentos normativos, instrumentos financieros y acciones de comunicación⁶. Cada instrumento responde a objetivos y carácter propios, y es a partir de su uso simultáneo o alternativo lo que permitirá conocer las estrategias reales de la política pública en turismo del Estado local.

Se propone como hipótesis de trabajo pensar que el Estado municipal habría adoptado diferentes funciones durante el período del Proceso de Reorganización Nacional con el fin de consolidar al turismo como el sector dinamizador del desarrollo socio-económico del Partido de General Pueyrredon. Por un lado, el municipio habría asumido la función de estímulo de la actividad turística proveyendo infraestructura, equipamiento e instalaciones públicas necesarias para el desarrollo de prácticas turístico - recreativas, por medio de varios proyectos de inversión en obra pública, de creación de organismos públicos y mixtos, y de instrumentos financieros. Por el otro, el Estado municipal habría asumido la función de garantía regulando la movilidad y la actividad a través de diversos instrumentos normativos.

De acuerdo al objetivo del trabajo, se utiliza una mirada metodológica cualitativa que implique revalorizar la importancia de la acción del Estado y las relaciones y tensiones con los actores sociales, desde la perspectiva de la historia social de la política. Se han empleado como técnicas de recolección: análisis documental y análisis de contenido. Para el cumplimiento del objetivo se utilizaron las siguientes fuentes: decretos y ordenanzas contenidos en el Boletín Municipal del Partido de General Pueyrredon; decretos y leyes contenidos en el Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires; documentos y sitios web oficiales; informes de la Secretaría de Turismo del municipio; notas periodísticas publicadas en la prensa local (El Atlántico y La Capital) y nacional (Clarín); y la revista Planteo de Mar del Plata hacia el país⁷.

⁶ María Velasco González, “¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004)”, *Política y Sociedad*, 42(1) (2005):169-195.

⁷ Si bien se tiene previsto la consideración de otras fuentes documentales como los expedientes municipales sobre determinadas obras públicas y las memorias y balances de “Proyectos Especiales Mar del Plata Sociedad del Estado”, en el presente trabajo no se han incluido dado que hasta el momento no se ha podido acceder a ellas.

Políticas, obras públicas y turismo en Mar del Plata

Tras el golpe cívico-militar del 24 de marzo de 1976, que dio inicio al último gobierno dictatorial de Argentina⁸, la intendencia del Partido de General Pueyrredon siguió quedando a cargo del socialista Luis N. Fabrizio, pero ahora como comisionado. Ese mismo año fue substituido por el capitán de navío Carlos E. Menozzi, y el 23 de junio de 1978 fue designado el Dr. Mario R. Russak como intendente comisionado. Durante esos años en Mar del Plata se profundizaron las problemáticas socioeconómicas y ambientales frente a las cuales los gobiernos municipales habrían brindado escasas respuestas. En efecto, en la prensa local se manifestaba la necesaria realización de grandes obras de infraestructura y de servicios, y se denunciaba la inacción del Estado municipal. Así, se señalaba: “Como bien decía un ex Intendente, hay dos ciudades: una, la feliz, desde la Av. Champagnat hasta la costa; y la otra, no tan feliz, a partir de la mencionada arteria. En los barrios y villas se sufre en carne propia la carencia de redes de agua corriente y cloacas (...) de pavimentación y de desagües”⁹. También se exponían problemas con la existencia de roedores en baldíos, edificios y obras abandonados, por lo que se argumentaba que de no haber una acción por parte del Estado local “la feliz” recibiría el epíteto de la “ciudad de las ratas” con la consecuente repercusión negativa para el turismo¹⁰.

La designación del Dr. Russak trajo consigo una serie de cambios en la gestión pública local y en las políticas. Si bien hubo un disruptivo y provocador discurso del intendente Russak, a fines de agosto de 1978, que había catalogado a “ciertos sectores” de la comunidad marplatense como con vocación a “la mediocridad y el fracaso” suscitando inmediatamente la reacción de las fuerzas vivas de la ciudad¹¹; lo cierto es que a partir de allí el curso de la política tomó otro rumbo. La gestión le dio un fuerte impulso a la inversión en la obra pública. Russak consideraba que el municipio era “una empresa y como tal funciona. Es una empresa que administra los fondos públicos, vende obras y servicios”¹² y desde esta tesitura planteó su política de gobierno; aunque hacía alusión a la necesidad de llevar a cabo una gestión “prudente” y “austera” atento la situación general por la que atravesaba el país. Las medidas de ordenamiento financiero y

⁸ Denominado Proceso de Reorganización Nacional.

⁹ Diario La Capital, 4 de septiembre de 1978, 14.

¹⁰ Diario La Capital, 4 de septiembre de 1978, 14.

¹¹ Diario La Capital, 1 de septiembre de 1978, 5.

¹² Diario La Capital, Libro 75º Aniversario, 1980, 27.

administrativo llevadas a cabo, conjuntamente con el otorgamiento de créditos a la comuna, permitirían continuar adelante con el plan de obras públicas propuesto, dando respuesta a los variados y reiterados reclamos de la comunidad. Las necesidades en obra pública a cubrir iban desde los servicios públicos básicos en los barrios hasta las ineludibles transformaciones del espacio urbano en pos del desarrollo socioeconómico de la ciudad (parque industrial, vías de acceso, urbanizaciones turísticas, paseos) que planteaba la gestión. La concreción de estas obras permitiría mostrar al país una nueva imagen de Mar del Plata, como una ciudad “pujante y triunfadora”¹³ y de esta manera “hacer de Mar del Plata la primera ciudad del país”¹⁴.

En consonancia con estos lineamientos políticos, la gestión de Russak había trazado su política turística. Se buscaba consolidar al turismo como el sector dinamizador del desarrollo socio-económico del Partido y para ello era imprescindible la realización de obras y acciones tendientes a la recuperación del paisaje urbano y la jerarquización y diversificación de los servicios turísticos¹⁵. Desde la reciente Secretaría de Turismo¹⁶ se planteaba que “toda la ciudad, incluso el parque industrial, debe tener una característica especial, que defina al medio como una ciudad turística”¹⁷. La idea era dejar de pensar en Mar del Plata como si fuese un balneario, para pasar a considerarla como una ciudad turística, concibiéndola en la integralidad que el desarrollo del turismo supone. Este desarrollo implicaría insertarlo en las políticas de desarrollo turístico de la provincia y a su vez en el de la nación. Asimismo, y planteado como una problemática turística, se necesitaba de la participación de los actores del sector privado¹⁸ quienes debían “ejecutar” todo lo que la Secretaría de Turismo propusiera.

Para poder llevar a cabo este plan de obras públicas, la gestión municipal debió contar con el apoyo de la Provincia de Buenos Aires. Reiterados fueron los viajes hacia la capital de la provincia del intendente Russak para mantener reuniones con el gobernador, general de brigada (RE) Ibérico Manuel Saint Jean, a fin de tratar los proyectos e iniciativas elaborados. En este sentido, Mar del Plata y su zona de influencia

¹³ Diario El Atlántico, 12 de septiembre de 1978, 3.

¹⁴ Diario La Capital, Libro 75º Aniversario, 1980, 27.

¹⁵ Secretaría de Turismo, Municipalidad de General Pueyrredon (1980). *El turismo en Mar del Plata*. Mar del Plata, Argentina: MGP.

¹⁶ Con el cambio de gobierno del Dr. Russak, la Empresa Municipal de Turismo se disolvió y se creó la Secretaría de Turismo, de acuerdo a la Resolución N° 898 de la Secretaría de Asuntos Municipales del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires por Ordenanza Municipal N° 4371 (28/07/1978).

¹⁷ Diario El Atlántico, 22 de septiembre de 1978, 4.

¹⁸ Diario La Capital, 5 de octubre de 1978, 6.

ocupaban un lugar de privilegio dentro de los planes de desarrollo y modernización de la provincia, según los documentos confeccionados por la Secretaría de Planeamiento del ejecutivo provincial, que a su vez estaban en consonancia con los objetivos previstos en la materia en el orden nacional. Así, la industria pesquera y la actividad turística, concebida esta última desde su proyección internacional y nacional, hacían de Mar del Plata un lugar de convergencia de los esfuerzos nacionales, provinciales y municipales¹⁹. Desde el ejecutivo provincial se planteaba la necesidad de “trabajar en mancomunidad de esfuerzos” para la realización de obras que favorecerían el crecimiento y desarrollo de la ciudad, a través de la modernización de la infraestructura, a fin de darle la jerarquía de “internacional”. Las bases legislativas sobre las que se asentaban las acciones del plan de desarrollo de la provincia estaban constituidas por las leyes de preservación ambiental, de uso del suelo y de desarrollo. Asimismo se comprometía a darle apoyo financiero a Mar del Plata, y en aquellos casos que la provincia no pudiese hacerlo, la ciudad iba a tener la prioridad en el otorgamiento de los préstamos bancarios con el aval de la provincia²⁰.

En abril de 1979 el intendente Russak se reúne con el gobernador Saint Jean para tratar el plan de obras públicas de ese año, integrado por 64 proyectos. Este plan tenía como fin desarrollar una vasta acción tendiente a reactivar la obra pública²¹ con el objetivo de brindar respuestas a los reiterados reclamos de la comunidad. Además, en esa reunión se definieron las políticas en torno a los proyectos especiales referidos al Parque Industrial de Mar del Plata, la Urbanización de Punta Mogotes, la Terminal de ómnibus, el Acuario Municipal y el Parque Temático sobre el Acuario. De esta manera, se fueron ejecutando todo tipo de obras que contribuyeron a crear una nueva imagen de la ciudad. Al mismo tiempo que se realizaban obras en los barrios (agua, gas, cloacas, desagües, alumbrado, pavimentación, escuelas) se fueron plasmando iniciativas como los Paseos Comercial San Martín, Costanera Sur y Jesús de Galíndez, y la Urbanización de Punta Mogotes, de indiscutible incidencia en el devenir turístico de la ciudad; se construyeron baterías sanitarias en las playas; se pavimentaron y repavimentaron avenidas y calles; se remodeló y amplió el Boulevard Marítimo Patricio Peralta Ramos; entre otras obras. En este sentido, dada la dimensión e implicancias sociales, políticas y urbanísticas que alcanzó el proceso de elaboración y ejecución de algunos de estas obras de

¹⁹ Diario La Capital, 11 de septiembre de 1978, 6.

²⁰ Diario La Capital, 10 de septiembre de 1978, 12.

²¹ Diario La Capital, 4 de mayo de 1979, 12.

transformación del espacio público, la presente comunicación se centrará en dos de ellas: el Paseo Comercial San Martín y el Complejo de Balnearios Punta Mogotes.

“Gobernar es hacer”²²: El proceso de transformación de los espacios públicos de uso turístico-recreativo

El Paseo Comercial San Martín

La peatonalización de la calle San Martín, una de las arterias más importantes del centro comercial de la ciudad de Mar del Plata, era una propuesta que ya había sido tratada con anterioridad al gobierno de Russak. Durante la administración del ex intendente Fabrizio se había trabajado en el proyecto con los sectores interesados y que, según uno de los periódicos locales, nunca se pudo concretar por la oposición que éstos interpusieron al considerar que la peatonalidad restringiría las ventas de los comercios ubicados en esa calle²³; en tanto el otro periódico local argüía que estas inquietudes habían tenido escaso o nulo eco en la Municipalidad²⁴. Sea cual fuese el motivo, lo cierto es que la transformación de la calle San Martín en exclusivamente peatonal tuvo que esperar varios años para finalmente concretarse.

En julio de 1978, la Asociación Propulsora de la Calle San Martín impulsa nuevamente las gestiones ante el Ejecutivo municipal para peatonalizar la calle. Una de las preocupaciones manifestadas por los comerciantes se relacionaba con los plazos y el tiempo que demandaría su ejecución. En reunión mantenida con el intendente, éste les había expresado que existían tres posibilidades: comenzar los trabajos en forma inmediata y hacer tres cuadras, desde la costa hacia el centro, de manera que ese tramo estuviese finalizado al 30 de noviembre y reanudar la tarea en marzo de 1979; hacer seis cuadras en el término de cuatro meses; o, peatonalizar la calle en forma inmediata sin la realización de ninguna obra y comenzar el trabajo a partir del 30 de marzo de 1979. Este tema se constituiría en uno de los aspectos críticos de la cuestión. En efecto, si bien la Asociación Propulsora de la Calle San Martín había solicitado una prórroga para la

²² En entrevista realizada al Dr. Mario Roberto Russak por Ecos Diarios, 4 de enero de 2015, <http://www.ecosdiariosweb.com.ar/la-ciudad/2015/1/4/esta-trivializando-mucho-politica-dijo-mario-russak-33674.html> (consultada el 20 de abril de 2017).

²³ Diario El Atlántico, 12 de septiembre de 1978, 4.

²⁴ Diario La Capital, 6 de septiembre de 1978, 5.

iniciación de las obras, mediante una nota dirigida al intendente municipal con fecha 29 de agosto, ésta solicitud había sido interpretada por el Dr. Russak como una muestra de oposición hacia el proyecto.

En efecto, en la nota del 29 de agosto, la asociación hacía referencia a que el proyecto y las cláusulas licitatorias no coincidían en varios aspectos de la ejecución, con lo informado por el intendente en una reunión mantenida el 13 de agosto, y esto generaba preocupación entre los comerciantes de la calle San Martín. Estos aspectos se referían al aumento del monto estimado para la obra, la prórroga en la fecha de ejecución de la obra, el cambio en la decisión de las cuadras a comenzar y cantidad (dos cuadras de Córdoba a Santa Fe), aspectos técnicos y compromisos financieros. También observaban que aún no se habían implementado acciones en forma simultánea respecto al estacionamiento, la circulación vehicular del centro, el abastecimiento, el mantenimiento y las reglas de uso, tal como se les había comunicado. De este modo, la asociación había tomado la decisión de solicitar al intendente la prórroga para el inicio de las obras del Paseo San Martín hasta la finalización de la temporada 1978/79, utilizando el tiempo que quedara entre la fecha actual y la culminación de la temporada para finalizar con los estudios necesarios aún pendientes. Es así que luego de la crítica del Dr. Russak, en otra nota dirigida al intendente, la asociación refuta las expresiones de éste, aclarando que ellos no se oponen al proyecto y que simplemente estaban solicitando “con caracteres cordiales” la prórroga de la ejecución de la obra con una amplia fundamentación²⁵.

La propuesta de la comuna de comenzar la obra por etapas, comenzando ese año con dos cuadras, también había despertado desaprobación por parte de algunos comercios. En general los comerciantes de la calle San Martín se mostraban muy entusiasmados con la peatonalización porque les permitiría aumentar las ventas al haber mayor tránsito de personas. Además, creían que debía realizarse desde la calle San Luis hasta la costa y ejecutarse antes o después de la temporada estival (diciembre a marzo)²⁶. Sin embargo, la modificación en los plazos y los tramos a efectuarse, propuesta por el ejecutivo municipal, fue lo que habría generado malestar entre los comerciantes. Las reiteradas solicitudes de la Asociación Propulsora de la Calle San Martín y de comerciantes de dicha arteria llevó a que el intendente dispusiera la suspensión en la iniciación de las

²⁵ Diario El Atlántico, 5 de septiembre de 1978, 5.

²⁶ Diario La Capital, 6 de septiembre de 1978, 5.

obras para transformar la calle en vía peatonal, dejando sin efecto las licitaciones en trámite²⁷. Asimismo el Dr. Russak les aclaró que esa suspensión implicaría no contar con la seguridad de disponer de los recursos económicos en el año 1979²⁸. Más allá de la posición de la asociación, había también varios comerciantes que sí se oponían al proyecto de las autoridades municipales de peatonalizar la calle arguyendo que su transformación restringiría las ventas a los comercios ubicados sobre la misma²⁹.

Esta decisión del Dr. Russak, de suspender transitoriamente el proyecto de transformación de la calle San Martín, fue agradecida por la asociación mediante una nota. En la misma le reconocen el hecho de poder trabajar en forma conjunta y lo que se puede lograr desde estas acciones mancomunadas. Asimismo la asociación se ponía a disposición del jefe comunal para ser consultada en las distintas inquietudes que estuviesen vinculados con la actividad comercial, como ser: ordenamiento del tránsito y estacionamiento vehicular según proyectos entregados en su momento, eventos para el inicio de la temporada 1979, reglamentaciones para los comercios que estaban sobre la calle San Martín, y motivaciones a turistas de nivel internacional³⁰. A su vez, el intendente también había resaltado la acción comunal del municipio. A partir de un contacto fluido y directo con los vecinos se habían podido tomar decisiones en forma conjunta, dando respuesta a las inquietudes planteadas por éstos últimos.

En marzo de 1979 el municipio llama a licitación pública para ejecutar la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle San Martín entre Córdoba y Corrientes” en una primera etapa³¹. Ante este nuevo llamado los vecinos y comerciantes de la calle San Martín vuelven a mostrar su desacuerdo. Ahora, el motivo de la disconformidad estaba centrado en el tramo a transformar y en las características del llamado a licitación de la obra. En efecto, por un lado estaban los comerciantes y residentes de esta calle, del tramo ubicado entre las calles Córdoba y San Luis, quienes en una presentación dirigida al intendente solicitan se incluya ese tramo en el proyecto del “Paseo Comercial del Centro”. Consideraban que esa cuadra no podía quedar excluida durante la ejecución de

²⁷ El llamado a licitación privada para la ejecución de la obra “Paseo San Martín 1º Etapa” había sido aprobado por Decreto N°1908 con fecha 6 de septiembre de 1978. El presupuesto oficial ascendía a \$ 229.005.318.

²⁸ Diario El Atlántico, 10 de septiembre de 1978, 5.

²⁹ Diario El Atlántico, 12 de septiembre de 1978, 4.

³⁰ Diario La Capital, 24 de septiembre de 1978, 7.

³¹ La licitación pública para la ejecución de esta obra tenía un presupuesto oficial de \$815.214.537. Diario La Capital, 13 de marzo de 1979, 6.

esa primera etapa³². Por otro lado, estaban los frentistas y comerciantes del tramo licitado quienes se oponían a la realización de la obra de acuerdo a las características del llamado a licitación efectuado por la Municipalidad. En una reunión realizada en la Bolsa de Comercio, veinticuatro vecinos y comerciantes se abocaron a analizar algunos aspectos de la obra llamada a licitación. La mayoría de ellos se mostró en desacuerdo con la realización de la misma, pero aclararon “no decimos que “no” rotundamente a esta obra”³³.

Los motivos de esta posición en discordancia eran varios: el llamado a licitación había salido sorpresivamente sin haber sido consultados; no querían realizar la obra en forma apresurada; existían muchos problemas técnicos (falta de acceso para vehículos de bomberos y de recolección de residuos, ubicación de los maceteros, etc.); la obra tenía que ejecutarse de acuerdo a lo planificado, es decir desde San Luis hasta Buenos Aires; y los problemas del estacionamiento de los vehículos. El problema de la estacionalidad de la actividad turística también fue considerado. Sostenían que la peatonalización de la calle San Martín no era “conveniente durante todo el año” porque temían que la actividad comercial decayera durante el invierno, en cuyo caso los comercios que se pudieren ver perjudicados podrían llegar a presentar un recurso de amparo por lucro cesante. Si bien manifestaban que “si nosotros vamos a ser los que pagaremos esa obra, por lo menos debemos ser escuchados”³⁴, al mismo tiempo afirmaban que “la obra encarada significa un importante y trascendente progreso para la ciudad y dirigimos nuestro particular deseo de que la misma se concrete integralmente en el curso del corriente año”³⁵.

Por su parte la Municipalidad, a través de la Secretaría de Economía y Hacienda, dispuso la apertura de un Registro de Oposición³⁶ relativo a la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle San Martín”³⁷ para los frentistas y/o poseedores a título de dueño de esta calle entre San Luis y Buenos Aires, desde el día 16 de Abril de 1979 y por el

³² Diario El Atlántico, 4 de abril de 1979, 7.

³³ Diario La Capital, 1 de abril de 1979, 7.

³⁴ Diario La Capital, 1 de abril de 1979, 7.

³⁵ Diario La Capital, 10 de abril de 1979, 6.

³⁶ El Registro de Oposición está establecido por Artículo 10º de la Ordenanza General N° 165- De Obras Públicas Municipales.

³⁷ El Registro de Oposición también se dispuso para la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle Rivadavia”.

término de diez días hábiles³⁸. Dicho registro tuvo por objetivo determinar qué cantidad de frentistas se oponían a transformar la calle en paseo peatonal, para ello debían registrar su posición en el registro que obraría en la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad. La incomparencia de los frentistas y/o poseedores a título de dueño significaría el tácito consentimiento para que la obra se realice³⁹. En ese registro habrían firmado el treinta por ciento de los frentistas de la calle San Martín⁴⁰.

La empresa adjudicataria de la licitación fue Tomás Guarino S.A, quien inició las obras en agosto de 1979 y pudo cumplir con la misma en los plazos previstos. Así, el 8 de diciembre de 1979 se inauguraba el primer tramo del Paseo Peatonal San Martín, entre las calles San Luis y Entre Ríos, la primera calle peatonalizada de la ciudad. Los comerciantes y la comunidad vieron concretada, al menos parcialmente, una obra pública que había sido reclamada desde hacía un tiempo y era reconocida como resultado de un trabajo en conjunto. En este sentido, el presidente de la Asociación Propulsora de la Calle San Martín, Miguel Ángel Sieiro, manifestaba “Las polémicas ya pertenecen al pasado y han sido superadas por una realidad incontrastable. (...) Es indudable que la meta fue alcanzada saldando escollos y diferencias, y ahora la satisfacción es común”.

Figura N° 1: Comienzo de la obra para peatonalizar la calle San Martín (agosto 1979).



Fuente: Fototeca, Archivo Museo Histórico Municipal “R.T. Barilli” Villa Mitre

³⁸ En la publicación de este registro, realizado en los dos diarios locales con fecha 11/04/1979, se comunicaba también que la Municipalidad financiaría la obra a 5 años de plazo, con un interés del 21% anual sobre saldo, con cuotas no indexables pagaderas por semestre.

³⁹ Diario El Atlántico, 15 de abril de 1979, 15.

⁴⁰ Diario La Capital, 4 de mayo de 1979, 12.

En abril de 1980 se procedió a la contratación de la obra “Paseo Comercial del Centro – Calle San Martín- 2da etapa”, que abarcó la cuadra ubicada entre las calles Entre Ríos y Buenos Aires, y que permitiría conectar la peatonal en forma directa con las playas Popular y Bristol. Para la tercera etapa se llamó a un concurso de anteproyectos de ornamentación de la última etapa de remodelación del Paseo San Martín en el tramo comprendido entre las calles San Luis y Mitre. Con esta última etapa se completaría la peatonalización de la arteria. Los anteproyectos fueron evaluados por una comisión especial, los que serían encarados en forma definitiva, culminando luego con la licitación de los trabajos. El anteproyecto que resultó ganador fue el presentado por el ingeniero Héctor Greco y el arquitecto Eduardo Ferrari.⁴¹

La firma Juan Levis y Hnos. SMC, fue quien ganó la licitación para la realización del último tramo de la peatonal con una cotización de \$1.385.836.692. Para la fuente, tercera y última etapa de este tramo de la Peatonal, comprendida por las calles Mitre y San Luis, se había establecido un plazo de entrega de noventa días y cuyo vencimiento operaba el 20 de diciembre⁴². La realización de la obra fue financiada por los propietarios frentistas y/o poseedores a título de dueño ubicados sobre la calle San Martín. De acuerdo a la Ordenanza 4772 (21/11/1980)⁴³, el costo total de la obra, los adicionales y las variaciones de costos serían prorrateados para su pago en proporción a la valuación de los inmuebles y según las categorías: locales y viviendas. El costo total de la obra sería absorbido en un 70 % por los locales y en un 30% por las viviendas. Por último, esta ordenanza indicaba que las obras serían financiadas por la Municipalidad mediante un crédito otorgado por el Banco de la Provincia de Buenos Aires, siendo su pago obligatorio para los propietarios frentistas y/o poseedores a título de dueño de los inmuebles.

Finalmente, el 10 de diciembre 1980 se inauguraría la séptima cuadra del Paseo Comercial San Martín, el último tramo de la obra⁴⁴, considerada en ese momento, como una de las más importantes. Da cuenta de ello la alocución del presidente de la Asociación Propulsora de la Calle San Martín, durante el acto inaugural: “Un año atrás nos atrevimos a afirmar que cuando en el futuro se analizara la historia de nuestra

⁴¹ Diario La Capital, 27 de junio de 1980, 8.

⁴² Diario La Capital, 13 de noviembre de 1980, 6.

⁴³ Expediente 27048-S-1979.

⁴⁴ La tercera etapa de la peatonalización de la calle San Martín contemplaba su extensión hasta la avenida Independencia, sin embargo esto no se llevó a cabo.

ciudad las etapas podrían llegar a definirse citándose el antes y después de este particular momento que nos toca vivir”⁴⁵.

Figura N° 2: El Paseo Comercial San Martín en sus primeros tiempos.



Fuente: Fotos de familia, La Capital.

Complejo de Balnearios Punta Mogotes

El sector de Punta Mogotes, ubicado al sur de la ciudad de Mar del Plata, desde mediados del siglo pasado fue centro de interés turístico para aquellos que buscaban playas más extensas. En efecto, en la década del treinta esta área comienza a adquirir cierta significación en la ciudad. Ir a Punta Mogotes tenía connotaciones de safari africano por las características del traslado y el paisaje natural singular. Así, la valoración simbólica y material de estas tierras se fue acrecentando paulatinamente. En octubre de 1961 se celebra una Asamblea popular con la participación de representantes del municipio, de la provincia y de la nación, concesionarios y vecinos. En esa asamblea se esbozó un plan de urbanización. En el año 1966 el gobierno provincial votó una partida de seiscientos millones de pesos para la ejecución de la urbanización de Punta Mogotes, que luego se destinaría a rentas generales tras el golpe de Estado del 28 de junio de 1966.

⁴⁵Diario El Atlántico, 11 de diciembre de 1980, 2.

En 1968 reaparece el interés por invertir en la zona, pero ahora con otro espíritu, y aunque se anunciaron inversiones millonarias, finalmente no se concretarían. Ahora el interés estaba en la construcción de grandes hoteles en la playa, anulando los planes de urbanización y parquización ya aprobados por el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires⁴⁶. El plan de urbanización se retoma en 1972 con un proyecto elaborado bajo la dirección del ingeniero Bauer como ministro de Obras Públicas, y que se había estructurado a través de una empresa consultora⁴⁷. Mientras se planteaban y replanteaban distintos tipos de planes de urbanización de Punta Mogotes, la zona gradualmente se fue deteriorando, perdiendo su valor ambiental por falta de una gestión adecuada.

Figura N° 3: Punta Mogotes en el año 1978.



Fuente: Fotos viejas de Mar del Plata.

Para 1978 la situación de la zona de Punta Mogotes era “deplorable”, según asevera un diario local. Si bien se seguía hablando del futuro internacional del área y de los ambiciosos proyectos para el “futuro de cinco estrellas”, el gobierno local no tomaba medidas para mantener, y menos aún mejorar, esta zona turística. El intendente designado dentro del Proceso de Reorganización Nacional, capitán de navío (RE) Carlos E. Menozzi, ya había constatado las deficiencias existentes en Punta Mogotes expresando “Por aquí debe pasar la topadora y no hay otra solución”⁴⁸, pero no llegó a

⁴⁶ Rubén Tiselli, “Punta Mogotes, en la mira de Rockefeller”, *Planteo de Mar del Plata hacia el país*, II (18), 1971:16-17.

⁴⁷ Diario El Atlántico, 28 de abril de 1979, 7.

⁴⁸ Diario El Atlántico, 13 de septiembre de 1978, 20.

implementar ninguna medida al respecto. La zona se caracterizaba por presentar edificaciones de baja calidad en la construcción, en donde se prestaban mayoritariamente servicios gastronómicos; grandes basurales de diversos elementos, con la consecuente presencia de roedores, y montículos de tierra presuntamente destinados al relleno de los terrenos anegadizos; y el estado deficiente del pavimento y las banquetas de la Av. Martínez de Hoz. Todo ello hacía que ese presente de Punta Mogotes distara mucho del futuro internacional de cinco estrellas que la gestión municipal del reciente intendente designado, Dr. Russak, decía estar trabajando.

Aún así, en esos últimos años Punta Mogotes había absorbido el crecimiento turístico de Mar del Plata conllevando la necesidad de responder a los requerimientos de los turistas de esta playa. Ante esta problemática turística y ambiental, y de cara a la temporada 1978/79, la comunidad local reclamaba la actuación del Estado municipal para, al menos, mejorar la zona. Con este objetivo el gobierno comunal emprendió una serie de trabajos a fin de reparar y optimizar algunas instalaciones del área, al mismo tiempo que se reunió con los concesionarios de la zona para coordinar trabajos municipales y particulares tendientes a mejorar el aspecto estético e higiénico⁴⁹. A fines de 1979 en Punta Mogotes se encontraban instalados únicamente servicios de balnearios de carácter precario y con deficientes prestaciones cuyas concesiones caducaban finalizada esa temporada, constituyendo un total de 60 lotes entre balnearios, restaurantes y kioscos.

La Urbanización de Punta Mogotes estaba incluida en un paquete de obras públicas denominado Proyectos Especiales, que también comprendía al Parque Industrial y Reciclaje turístico⁵⁰, entre otros. Esta urbanización comprendía por un lado el proyecto vial, con la correspondiente traza de rutas, para la construcción de la avenida costera que uniría el Puerto con Punta Canteras; y por el otro el proyecto de desarrollo urbano del área comprendida entre la avenida costera y la línea de más alta marea. Este último preveía que la urbanización se sectorizaría en unidades de instalaciones balnearias, que incluirían servicios gastronómicos y comerciales, vestuarios, sanitarios, carpas y sombrillas y sectores deportivos, con el fin de aumentar la calidad de los servicios. Además habría un sector destinado a un hotel internacional, con instalaciones complementarias para convenciones. El proyecto vial había sido confeccionado entre la

⁴⁹ Diario La Capital, 29 de septiembre de 1978, 12. Diario El Atlántico, 28 de octubre de 1978, 3.

⁵⁰ El Reciclaje turístico hacía referencia al desarrollo de actividades alternativas para el turismo de invierno por parte de la Secretaría de Turismo municipal.

Dirección de Vialidad de la Provincia y la Municipalidad, y el segundo proyecto se había trabajado entre varias áreas del Ministerio de Obras Públicas y el municipio. Este proyecto de urbanización difería con respecto al proyecto presentado en 1972 por el ingeniero Bauer, especialmente por la deficiente traza de la ruta⁵¹. En mayo de 1979 ya se había finalizado el estudio correspondiente y definido la traza para el llamado a licitación por la Dirección de Vialidad provincial, para la construcción de la avenida costera⁵².

El 20 de noviembre de 1979, mediante el Decreto 2408/79, el gobernador de facto aprueba el convenio celebrado entre la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de General Pueyrredon con el fin de llevar a cabo estudios y proyectos tendientes a desarrollar turísticamente la denominada “área de playa de Punta Mogotes”. El convenio también contemplaba encarar estudios y proyectos de la Estación Terminal de ómnibus de nivel internacional, del “aquarium”, de un parque temático y otros proyectos de similares características para los que se requiriese el esfuerzo de la provincia y del municipio. Para ello se dispuso la creación de una entidad que se denominó “Proyectos Especiales de Mar del Plata Sociedad del Estado⁵³”, cuyo capital inicial fue de cuatro mil millones de pesos de los que la provincia suscribió el 70% y el municipio el 30%, y para el cual se tomó préstamos del Banco Provincia de Buenos Aires. Este decreto fue ratificado por el gobernador el 6 de diciembre de ese mismo año, mediante el Decreto-Ley N° 9465/79.

De esta manera, la Sociedad del Estado se encargaría de llevar adelante la iniciativa de urbanización del sector costero sur de Mar del Plata. Para el cumplimiento de tal fin, por Decreto 576/80, ésta área fue afectada para el cumplimiento del convenio celebrado. Sin embargo, el área a ser intervenido había sido transferida al municipio, como el resto de las playas que conforman la costa del Partido, a través de un convenio firmado entre éste y la provincia en el año 1976, el cual fue ratificado por el Decreto 4916/76. Este decreto determinaba que la comuna asumía la explotación, uso y goce de las unidades turísticas radicadas en su jurisdicción así como la administración, uso y goce de las

⁵¹ Diario El Atlántico, 28 de abril de 1979, 7.

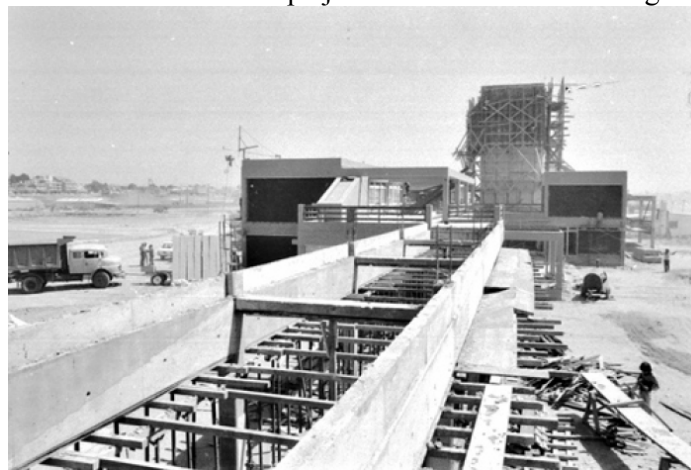
⁵² Diario La Capital, 4 de mayo de 1979, 12.

⁵³ De acuerdo al art. 1° de la Ley N° 20.705/74 “Son sociedades del Estado aquellas que, con exclusión de toda participación de capitales privados, constituyan el Estado Nacional, los Estados provinciales, los municipios, los organismos estatales legalmente autorizados al efecto o las sociedades que se constituyen en orden a lo establecido por la presente ley, para desarrollar actividades de carácter industrial y comercial o explotar servicios públicos”.

playas y riberas marítimas del Partido. Es por ello que, y a efectos de posibilitarse las obras proyectadas por la Sociedad del Estado, debió suscribirse un nuevo convenio el 9 de junio de 1980 mediante el cual el municipio concedió a esta entidad la posesión de la fracción de tierra correspondiente al área a ser intervenida, reservándose el ejercicio de las funciones jurisdiccionales inherentes a su poder de policía sobre la misma y las facultades que le competían como poder concedente de los servicios públicos turísticos que se prestasen en la misma. Luego, por Ordenanza N° 4667 el municipio aprobó este último convenio, quedando así allanado el camino para la construcción del Complejo de Balnearios Punta Mogotes.

El proyecto arquitectónico fue realizado por el arquitecto Carlos Mariani y su equipo, y la construcción estuvo a cargo de la empresa Conemar, previéndose un plazo de realización de 9 meses. El proyecto abarcaba la totalidad del ecosistema “artificial” resultante de la construcción del Puerto y que se extendería entre la reserva ecológica y Punta Canteras. Con este proyecto se pretendía modernizar la prestación del servicio de balnearios a la vez que realizar un saneamiento de pastizales y bañados conjuntamente con la construcción de estacionamientos. El proyecto original del complejo no pudo llevarse a cabo, dado que estuvo condicionado por demandas políticas para ejecutarlo en 180 días, un lapso menor al pautado. De esta manera se perderían los atributos organizativos y paisajísticos que la propuesta original propugnaba⁵⁴.

Figura N° 4: Construcción del Complejo de Balnearios Punta Mogotes, año 1980.



Fuente: Fotos viejas de Mar del Plata.

⁵⁴Claudio Erviti, “El Complejo de Balneario Punta Mogotes. La “arquitectura de sistemas” como estrategia proyectual para el ordenamiento de los espacios públicos ribereños”, *Investigación + Acción*, 16(15) (2013): 63-80.

Para noviembre de 1980, mientras se avanzaba en la etapa final de construcción de la obra, la empresa licitante Proyectos Especiales de Mar del Plata SE realiza el llamado a licitación para la concesión de los balnearios, cuya apertura de ofertas se realizaría el 24 de noviembre. Sin embargo, se tuvo que prorrogar al 1º de diciembre debido a que aún estaba pendiente la resolución de la Secretaría de Estado de Hacienda de la Nación sobre el tratamiento que debía darse al Impuesto al Valor Agregado que abonaba la Sociedad del Estado por las obras de construcción de Punta Mogotes⁵⁵. En la que se dio en llamar la “licitación del siglo” se licitaron y adjudicaron 20 balnearios, que eran los que en forma apresurada se terminarían a fines de diciembre, y quedarían 4 balnearios sin adjudicar que se finalizarían a fines de febrero de 1981, al igual que los restaurantes. Es por ello que recién en ese momento se comenzaría a pensar en el llamado a licitación de los 4 balnearios restantes y los restaurantes⁵⁶. Por otra parte, en diciembre se inaugura la remodelación de la Av. Martínez de Hoz, la Costanera Sur, lo que permitiría superar los inconvenientes que presentaba el acceso a los balnearios de Punta Mogotes⁵⁷.

Para la inauguración del complejo, el 11 de enero de 1981, la obra no se había finalizado en su totalidad. Aún quedaban pendientes la iluminación, las instalaciones de comunicaciones y la parquización y conversión en lagos de los bañados aledaños. La ceremonia inaugural, con una presencia de 50.000 espectadores, fue presidida por el jefe de Estado Nacional, teniente general Jorge Rafael Videla, acompañado por el gobernador de la provincia, general de brigada (RE) Ibérico Manuel Saint Jean, y por el intendente municipal junto a otras autoridades⁵⁸. De este modo, se concretaba una de las obras por las cuales había sido creada la Sociedad del Estado⁵⁹.

⁵⁵ Diario El Atlántico, 16 de noviembre de 1980, 4.

⁵⁶ Diario El Atlántico, 20 de diciembre de 1980, 40.

⁵⁷ Diario La Capital, 13 de diciembre de 1980, 7.

⁵⁸ Diario Clarín, 12 de enero de 1981, 24 y 25.

⁵⁹ Sin embargo, su desaprensiva actuación, evidenciada en decisiones autoritarias, carencia de controles y gastos superiores a los costos previstos de la obra, se vería reflejada en una grave situación económico-financiera que motivaría se resolviera su disolución y liquidación en su Asamblea del 10 de diciembre de 1982.

Conclusiones

Durante el Proceso de Reorganización Nacional el gobierno municipal de la ciudad de Mar del Plata emprendió una remodelación bajo el discurso de la *modernización*, que le permitiría no sólo mantenerse como centro de turismo y recreación del país sino también proyectarse como un destino internacional. Política que era apoyada e impulsada por el gobierno provincial, quien aspiraba hacer de Mar del Plata “una ciudad de cinco estrellas”. Entre los proyectos realizados, el Paseo Comercial San Martín y el Complejo de Balnearios Punta Mogotes se constituyeron en las obras emblemáticas del gobierno del Dr. Russak. Si bien estas obras públicas respondían a las reiteradas demandas de la comunidad local realizadas desde hacía años; también cumplían con la política fijada por el Estado municipal de realizar obras con el fin de desarrollar el turismo a partir de la recuperación del paisaje urbano y de la jerarquización de los servicios turísticos, y a través de las mismas dar visibilidad a su gestión.

Para el cumplimiento de tal fin, el municipio asumiría diferentes funciones. En el caso del proceso de transformación de la calle San Martín en peatonal, el Estado municipal habría asumido la función de estímulo de la actividad turística y comercial proveyendo la infraestructura e instalaciones públicas necesarias para el desarrollo de prácticas de consumo y recreativas, a través de los proyectos de inversión en obra pública e instrumentos financieros, por un lado. Por el otro, el municipio habría asumido la función de garantía regulando el ordenamiento del tránsito, el estacionamiento vehicular y el abastecimiento en el área céntrica a través de instrumentos normativos. En tanto en el proceso de transformación del espacio costero ubicado en Punta Mogotes, el Estado local habría asumido principalmente la función de estímulo de la actividad turística proveyendo la infraestructura, equipamiento e instalaciones públicas necesarias para el desarrollo de prácticas de consumo turístico - recreativas. Esta función se llevó a cabo mediante la creación de una Sociedad del Estado junto a la Provincia de Buenos Aires, los proyectos de inversión en obra pública e instrumentos financieros. De esta manera, la transformación de los espacios públicos turístico-recreativos de Mar del Plata resultó de un complejo proceso desencadenado ya sea por la acción de los actores sociales de la comunidad y/o por las decisiones políticas del Estado local y provincial.

Bibliografía

Álvarez, Adriana y Reynoso, Daniel. 1999. *Política económica en Mar del Plata 1946-1996: visión desde la vida institucional de UCIP*. Mar del Plata: UCIP

Cicalese, Guillermo. 2002. La crisis del turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987. En *Mar del Plata. Imágenes urbanas, vida cotidiana y sociedad*, editora Mónica Bartolucci, 111-136. Mar del Plata: UNMDP.

Erviti, Claudio. 2013. El Complejo de Balneario Punta Mogotes. La “arquitectura de sistemas” como estrategia proyectual para el ordenamiento de los espacios públicos ribereños. *Investigación + Acción*, 16(15):63-80.

Lefebvre, Henri. 2013. *La producción del espacio* (primera edición en español). Madrid, España: Capitán Swing.

Velasco González, María. 2005. ¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004). *Política y Sociedad*, 42(1): 169-195.

Fuentes:

- Boletín Municipal del Partido de General Pueyrredon.
- Boletín oficial de la Provincia de Buenos Aires.
- Diario *La Capital*.
- Diario *El Atlántico*.
- Diario *Clarín*.
- Fotos de familia, La Capital. <http://www.lacapitalmdp.com/contenidos/fotos/familia> (consultada el 10 de abril de 2017).
- Fotos viejas de Mar del Plata. <http://www.fotosviejasdemardelplata.blogspot.com.ar> (consultada el 10 de abril de 2017).
- Fototeca, Archivo Museo Histórico Municipal “R.T. Barilli” Villa Mitre.
- Punta Mogotes. <http://puntamogotes.gob.ar/index.php/institucional/historia> (consultada el 2 de mayo de 2017).
- Revista *Planteo de Mar del Plata hacia el país*.
- Secretaría de Turismo, Municipalidad de General Pueyrredon (1980). *El turismo en Mar del Plata*. Mar del Plata, Argentina: MGP.